

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer : 93250155.4

(51) Int. Cl.⁵ : **B60J 5/04, B60R 21/02**

(22) Anmeldetag : 03.06.93

(30) Priorität : 30.06.92 DE 9208957 U

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung :
05.01.94 Patentblatt 94/01

(84) Benannte Vertragsstaaten :
DE ES FR GB IT

(71) Anmelder : **MANNESMANN**
Aktiengesellschaft
Postfach 10 36 41
D-40027 Düsseldorf (DE)

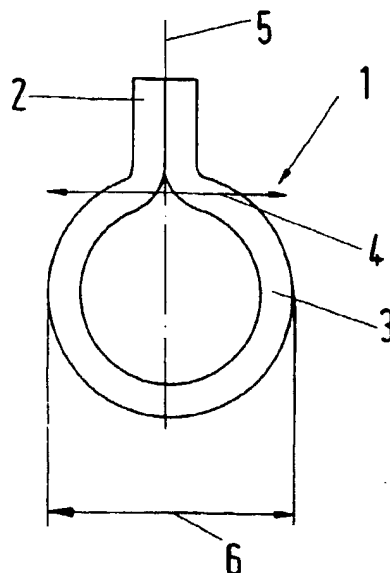
(72) Erfinder : **Hoffmann, Ulrich**
Falkstrasse 97
W-4100 Duisburg (DE)
Erfinder : **Hüls, Friedrich**
Föhrenkamp 13
W-4330 Mülheim/Ruhr (DE)

(74) Vertreter : **Meissner, Peter E., Dipl.-Ing. et al**
Meissner & Meissner, Patentanwaltsbüro,
Postfach 33 01 30
D-14171 Berlin (DE)

(54) Hohlprofil für die Verstärkung einer Kraftfahrzeugtür.

(57) Die Erfindung betrifft ein Hohlprofil für die Verstärkung einer Kraftfahrzeugtür, insbesondere eines Personenkraftwagens, das auf der Innenseite der Fahrzeugtür festlegbar ist. Um ein Hohlprofil anzugeben, das kostengünstig mit der Tür verbindbar ist und dessen innere Oberfläche in einfacher Weise behandelt werden kann, wird vorgeschlagen, daß das Hohlprofil (1) im Befestigungsbereich doppelwandig verstärkt ist und dieser Bereich senkrecht zur Belastungsrichtung (4) liegt und sich über die ganze Länge des Hohlprofils erstreckt und der daran anschließende etwa rohrförmige Bereich (3) an beiden Enden offen ist.

Fig.1



EP 0 577 235 A1

Jouve, 18, rue Saint-Denis, 75001 PARIS

Die Erfindung betrifft ein Hohlprofil für die Verstärkung einer Kraftfahrzeugtür gemäß dem Gattungsbegriff des Hauptanspruches.

Türverstärker dienen zur Sicherung des Fahrgastraumes eines Personenkraftwagens, indem sie die gesamte Türkonstruktion versteifen und einen erheblichen Anteil an Verformungsarbeit aufnehmen. Die Befestigung des Türverstärkers auf der Innenseite der Fahrzeugtür erfolgt mit verschiedenen Techniken. Eine der üblichen Verfahren ist die Umformung der Rohr- bzw. Profilen und die Anbringung einer Bohrung im umgeformten Bereich (siehe Prospekt MW "Türverstärkerrohre aus hochfestem feinkörnigen Stahl für die Automobilindustrie", Ausgabe 1988). In diesem Fall wird das Türverstärkerprofil unmittelbar mit üblichen Befestigungselementen wie Schrauben oder Nieten an der Tür befestigt. Eine andere Möglichkeit besteht darin, ein Halbleuch an beide Rohr- bzw. Profilen anzuschweißen und diese mittels Widerstandsschweißen mit der Tür zu verbinden.

Das letztgenannte Verfahren ist recht aufwendig und hat den Nachteil, daß die Verbindung Tür-Profil im Hinblick auf die gewünschte Steifigkeit nicht optimal ist. Für die an den Enden geschlossenen Türverstärkerprofile ist weiterhin nachteilig, daß die innere Oberfläche der Profile nur schwer oder gar nicht oberflächenbehandelt werden kann.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein verbessertes Hohlprofil für die Verstärkung einer Kraftfahrzeugtür anzugeben, das kostengünstig mit der Tür verbindbar ist und dessen innere Oberfläche in einfacher Weise behandelt werden kann.

Diese Aufgabe wird mit den im kennzeichnenden Teil des Hauptanspruches angegebenen Merkmalen gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen sind Bestandteil von Unteransprüchen.

Wesentliches Merkmal des verbesserten Hohlprofiles ist die doppelwandige Verstärkung im Befestigungsbereich, die sich senkrecht zur Belastungsrichtung erstreckt. An diesen Verstärkungsbereich schließt sich in der gleichen Richtung, d. h. senkrecht zur Belastungsrichtung ein etwa rohrförmiger Bereich an, der in Längsrichtung gesehen an beiden Enden offen ist. Das Profil, das sich in dieser Form über die ganze Länge erstreckt, kann im Verstärkungsbereich unmittelbar an der Tür befestigt werden, sei es durch Schweißen oder durch Schrauben oder durch Nieten. Je nach Anordnung einer oder mehrerer doppelwandiger Verstärkungsbereiche in Verbindung mit einem oder mehreren rohrförmigen Bereichen ergeben sich die unterschiedlichsten Varianten dieses erfindungsgemäßen Hohlprofiles. Eine besonders innige Verbindung zur Tür wird dann erreicht, wenn die Kontur in Längsrichtung des Profiles dem Konturverlauf der Tür angepaßt ist.

Das vorgeschlagene Profil hat den Vorteil, daß der notwendige seitliche Bauraum gering und eine Umformung des Profiles an den Enden nicht erforderlich ist. Außerdem kann das an den beiden Enden offene Profil in einfacher Weise oberflächenbehandelt werden. Beispielsweise können die Profile in kurzer Taktzeit gebeizt, grundiert und anschließend lackiert werden. Das ist im Hinblick für einen langfristigen Rostschutz von Bedeutung, da im Zwischenraum der Kraftfahrzeugtür immer Feuchtigkeit vorhanden ist.

In der Zeichnung wird anhand einiger Ausführungsbeispiele das erfindungsgemäße Hohlprofil näher erläutert.

Es zeigen:

- Fig. 1 einen Querschnitt durch eine erste Ausführungsform des erfindungsgemäßen Hohlprofiles mit einem verstärkten und einem rohrförmigen Bereich
- Fig. 2-3 einen Querschnitt durch zwei weitere Ausführungsformen mit einem verstärkten Bereich und zwei rohrförmigen Bereichen
- Fig. 4-6 einen Querschnitt durch drei weitere Ausführungsformen mit zwei verstärkten Bereichen und einem rohrförmigen Bereich
- Fig. 7-8 einen Querschnitt durch zwei weitere Ausführungsformen mit zwei verstärkten und drei rohrförmigen Bereich
- Fig. 9 einen Querschnitt durch eine Ausführungsform mit drei verstärkten Bereichen und zwei rohrförmigen Bereichen.
- Fig. 10 ähnlich Fig. 3 mit einem einen Abstand aufweisenden verstärkten Bereich

In Figur 1 ist im Querschnitt eine erste einfache Ausführungsform des erfindungsgemäßen Hohlprofiles 1 dargestellt. Das Beispiel weist einen verstärkten doppelwandigen Bereich 2 auf, der zur Befestigung dieses Hohlprofiles 1 an der Innenseite der hier nicht dargestellten Kraftfahrzeugtür dient und einen daran anschließenden etwa rohrförmigen Bereich 3 auf. Dieser Bereich 3 dient zur Aufnahme der Aufprallenergie. Das Profil 1 ist so in der Kraftfahrzeugtür angeordnet, daß die Belastungsrichtung, hier dargestellt durch den Pfeil 4, senkrecht zur Hauptachse 5 des Profiles 1 liegt. Die Bautiefe des Profiles 1 wird durch das äußere Maß 6 des rohrförmigen Bereiches 3 bestimmt. Es ist leicht einzusehen, daß man dieses Maß 6 verringern kann, indem der rohrförmige Bereich 3, vergleichbar wie in Figur 4 dargestellt, mehr oval ist, wobei die lange Achse des Ovals in der Hauptachse 5 liegt.

Die Figuren 2 und 3 zeigen im gleichen Querschnitt wie Fig. 1 zwei weitere Ausführungsformen. In diesen

Fällen weist das Hohlprofil 7 bzw. 8 je einen verstärkten Bereich 9 bzw. 10 auf und zwei daran anschließende etwa rohrförmige Bereiche 11,11' bzw. 12,12'. Die Hauptachse dieser Profile 7,8 liegt im Verhältnis zur Belastungsrichtung 4 genau wie im Beispiel gemäß Figur 1 dargestellt, so daß sich eine Wiederholung erübrigt. Bei dieser grundsätzlichen Anordnung bedarf es auch keines weiteren Hinweises, daß das Profil 7 beispielsweise

5 weise spiegelbildlich zur Hauptachse auch anders herum in der Tür angeordnet werden kann.

Die Figuren 4 bis 6 zeigen drei weitere Ausführungsbeispiele, bei denen zwei verstärkte Bereiche mit einem rohrförmigen Bereich kombiniert sind. Das in Figur 4 dargestellte Hohlprofil 13 ist symmetrisch ausgebildet, so daß der rohrförmige Bereich 14 und die zwei verstärkten Bereiche 15,15' symmetrisch zur Hauptachse 5 liegen. Im Unterschied dazu liegen bei den in den Figuren 5 und 6 dargestellten Hohlprofilen 16,17 die verti-

10 kalen Bereich 18,18' bzw. 19,19' asymmetrisch zum jeweiligen rohrförmigen Bereich 20 bzw. 21. Die in den Figuren 7 und 8 dargestellten Ausführungsbeispiele 22,23 sind direkt ableitbar von denen in den Figuren 2 und 3 dargestellten Beispielen, nur mit dem Unterschied, daß diese zwei verstärkte Bereiche 9,9' bzw. 10,10' und insgesamt drei rohrförmige Bereiche 11,11',11'' bzw. 12,12',12'' aufweisen.

Eine weitere Variante zu Figur 4 ist in Figur 9 dargestellt. Dieses Hohlprofil 24 weist drei verstärkte Bereiche 15,15',15'' und zwei rohrförmige Bereiche 14,14' auf.

Es erübrigt sich darauf hinzuweisen, daß die in den Figuren 5 und 6 dargestellten Ausführungsformen 16,17 in gleicher Weise variiert werden können wie die letztgenannten.

Figur 10 zeigt eine Variante der in Figur 3 dargestellten Ausführungsform. Auch dieses Hohlprofil 25 weist nur einen verstärkten Bereich 26 mit je einem daran anschließenden rohrförmigen Bereich 12,12' auf. Der Unterschied zur Ausführungsform gemäß Figur 3 besteht darin, daß im verstärkten Bereich 26 die Doppelwand nicht unmittelbar aufeinanderliegt, sondern einen geringfügigen Abstand 27 aufweist. Dies hat sich bei der Herstellung eines solchen Profils als vorteilhaft erwiesen. Dieser Abstand hat außerdem den Vorteil, daß beim Zusammenpressen der beiden etwas auseinanderstehenden Wandbereiche das Hohlprofil 26 unter Vorspannung gebracht wird, was sich günstig auf dessen Umformverhalten beim Aufprall auswirkt. Diese Variante ist für ähnlich ausgelegte Hohlprofile beispielsweise gemäß Figur 2, Figur 22, Figur 23 und Figur 24 ebenso anwendbar.

Patentansprüche

- 30 1. Hohlprofil für die Verstärkung einer Kraftfahrzeugtür, insbesondere eines Personenkraftwagens, das auf der Innenseite der Fahrzeugtür festlegbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß das Hohlprofil (1,7,8,13,16,17,22,23,24,25) im Befestigungsbereich doppelwandig verstärkt ist und dieser Bereich senkrecht zur Belastungsrichtung (4) liegt und sich über die ganze Länge des Hohlprofils erstreckt und der daran anschließende etwa rohrförmige Bereich (3,11,11',11'',12,12',12'',14,14',14'',20,21) an beiden Enden offen ist.
- 35 2. Hohlprofil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Hohlprofil (1,7,8,25) nur einen doppelwandig verstärkten Bereich (2,9,10,26) aufweist.
- 40 3. Hohlprofil nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der verstärkte Bereich (2) oben oder unten liegt und der rohrförmige Bereich (3) sich unmittelbar daran anschließt.
- 45 4. Hohlprofil nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der verstärkte Bereich (9,10,26) in der Mitte des Hohlprofils (7,8,25) liegt und je ein rohrförmiger Bereich (11,11',12,12') sich nach oben oder unten anschließt.
- 50 5. Hohlprofil nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der verstärkte Bereich (26) einen geringfügigen Abstand (27) voneinander aufweist.
- 55 6. Hohlprofil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,

daß das Hohlprofil (13,20,21,22,23) zwei doppelwandig verstärkte Bereiche (15,15',18,18',19,19',9,9',10,10') aufweist.

- 5 7. Hohlprofil nach Anspruch 6,
dadurch gekennzeichnet,
daß der rohrförmige Bereich (14,20,21) in der Mitte liegt und daran sich die zwei verstärkten Bereiche (15,15',18,18',19,19') anschließen.
- 10 8. Hohlprofil nach Anspruch 6,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Hohlprofil (22,23) drei rohrförmige Bereiche (11,11',11'',12,12',12'') aufweist mit je einem dazwischenliegenden verstärkten Bereich (9,9',10,10').
- 15 9. Hohlprofil nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Hohlprofil (24) drei doppelwandig verstärkte Bereiche (15,15',15'') aufweist.
- 20 10. Hohlprofil nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Kontur des Hohlprofiles (1,7,8,13,16,17,22,23,24,25) in Längsrichtung dem Konturverlauf der Tür angepaßt ist.

25

30

35

40

45

50

55

Fig.1

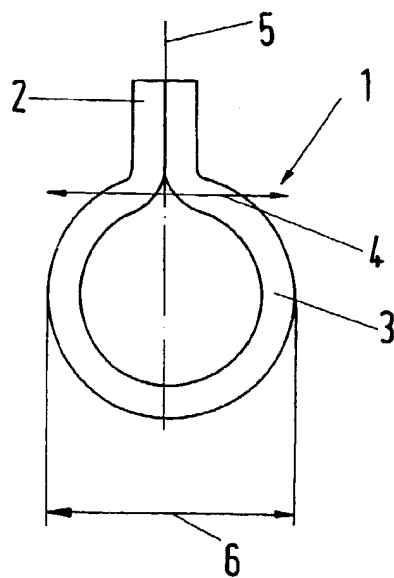


Fig.2

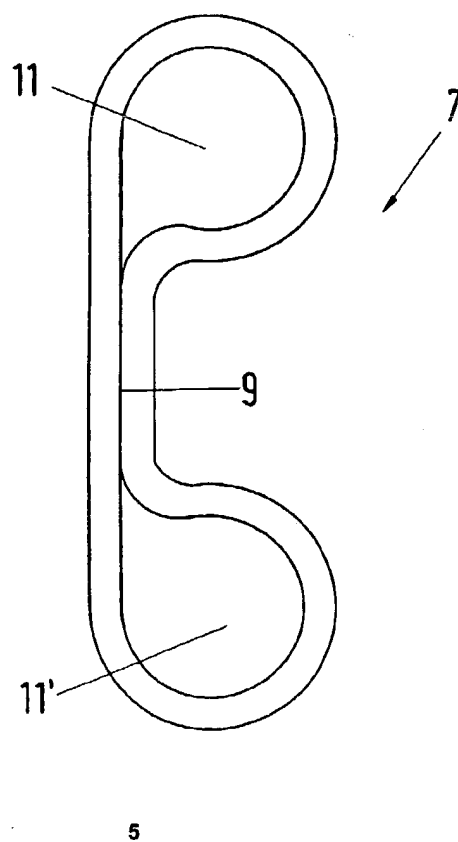


Fig.3

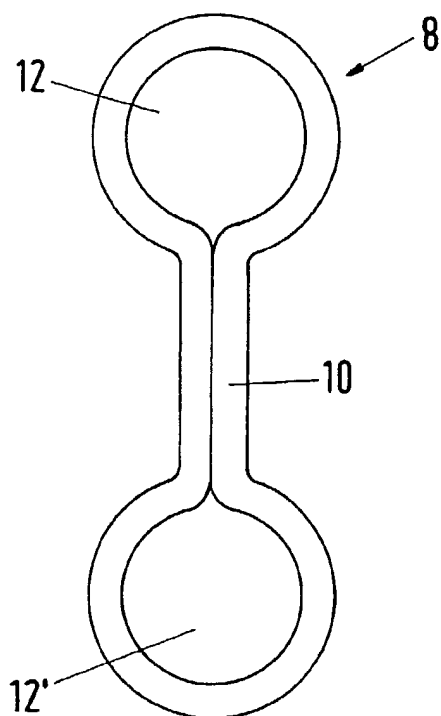


Fig.4

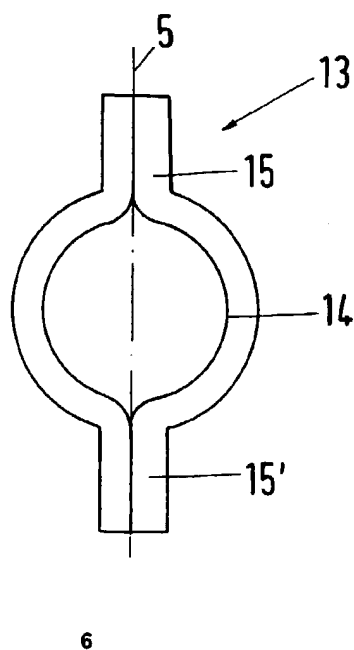


Fig.5

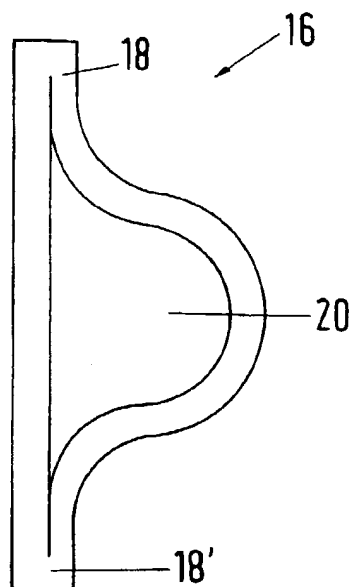


Fig.6

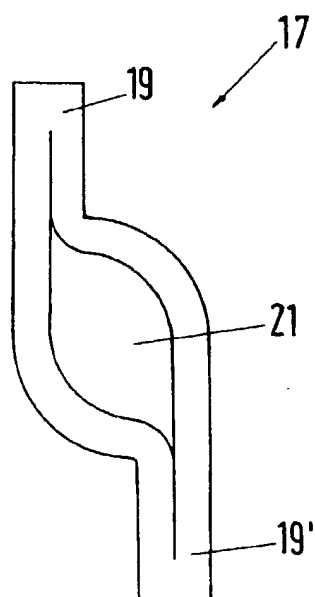


Fig.7

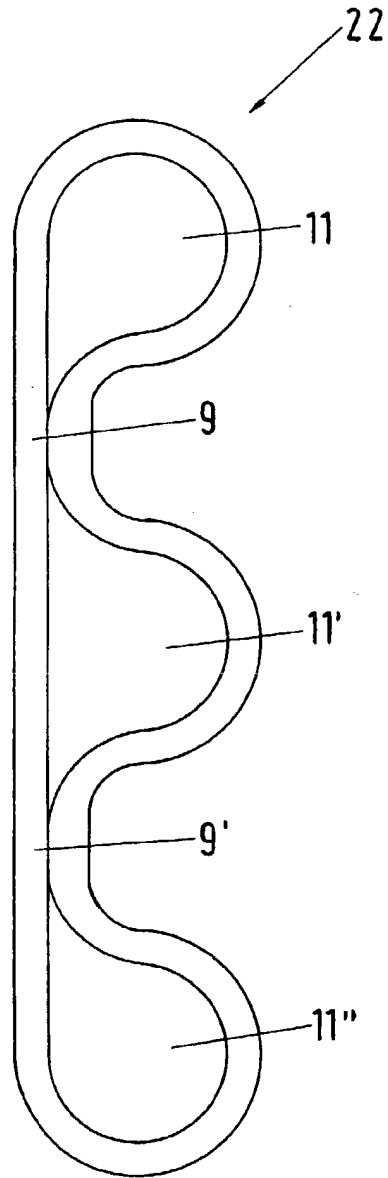


Fig.8

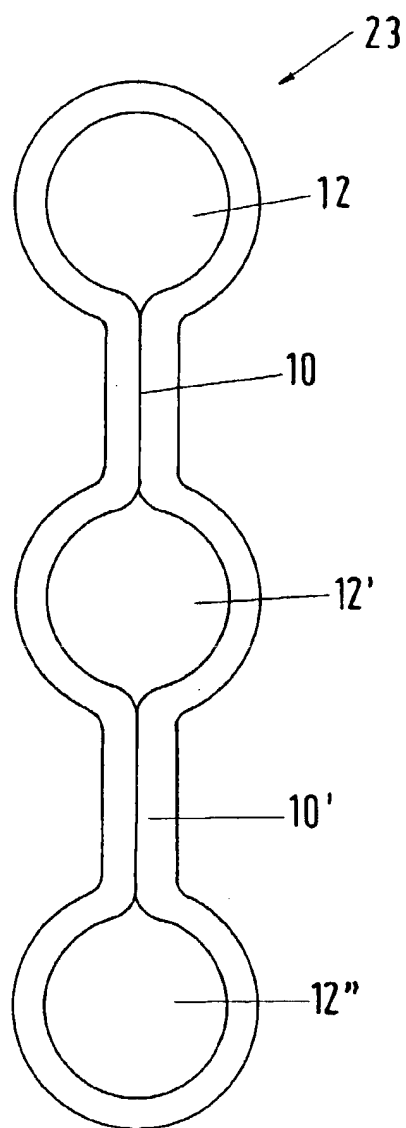


Fig.9

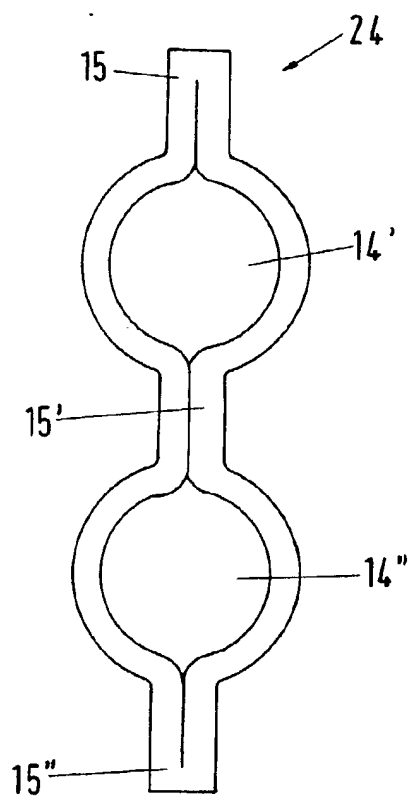
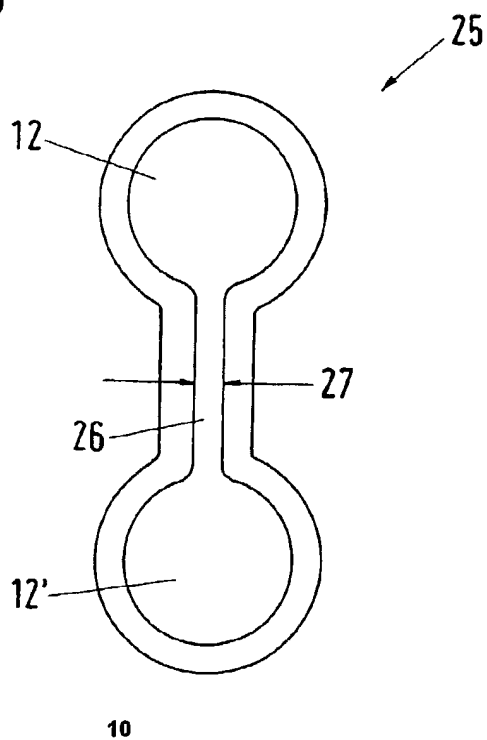


Fig.10





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			EP 93250155.4
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.)
A	US - A - 5 026 111 (HEWKO) * Gesamt *	1, 6, 7	B 60 J 5/04 B 60 R 21/02
A	US - A - 4 948 196 (BABA ET AL.) * Zusammenfassung; Fig. 2-5 *	1, 2, 4, 6, 7, 9	
A	US - A - 4 838 606 (FURUBAYASHI ET AL.) * Gesamt *	1, 2, 4, 6, 7, 8, 9	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.)
			B 60 J B 60 R
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort WIEN		Abschlußdatum der Recherche 08-10-1993	Prüfer PISSENBERGER
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze		E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPA Form 1503 03 R2